

# Infraestructures desmesurades

## Una reflexió a l'entorn de la desmesura entre solucions tècniques i requisits funcionals

En els anys previs a l'actual crisi, el nostre país ha estat objecte d'un notable desplegament d'infraestructures vinculades als sistemes de mobilitat, amb actuacions de nova execució i altres de millora o renovació de sistemes ja existents, en ambdós casos amb importants impactes sobre el territori i amb resultats sovint impropis de la qualitat dels espais rurals de les contrades en què incideixen. Ens podríem referir d'una banda a aquelles noves infraestructures de gran abast com l'Eix Transversal, els sistemes ferroviaris d'alta velocitat o l'addició de carrils i execució d'enllaços en les autopistes, per esmentar-ne alguns exemples, que majoritàriament fan ús de recursos tecnològics sofisticats, que provoquen incidències territorials i paisatgístiques potser inevitables i que des de la nostra posició interpretem com a necessàries per al país.

**ANTONI AGUILAR** > TEXT I FOTOS

**N**o és la nostra intenció en aquest escrit qüestionar ni la seva conveniència ni l'adequació dels criteris emprats en la construcció, atès que la seva implantació neix d'esferes de decisió inaccessibles per a nosaltres.

El nostre objectiu ara són les actuacions infraestructurals que podem qualificar de «menors», destinades a l'execució de millores o rectificació de traçats de carreteres actuals, en què, segons el nostre parer i des del convenciment de la seva necessitat i conveniència en casos puntuals, es detecten greuges evitables i sovint desproporció entre les mesures adoptades i els objectius a resoldre, amb incidències negatives per al territori i difícil encaix de les propostes en els entorns rurals afectats.

Ens preocupa la persistent manca de complicitat amb el territori que percebem en la implantació de sistemes de comunicació, especialment en les situacions en què ho entenem evitable, tant pel dubtós grau de transcendència estructural de la via com per la nul·la adequació dels mitjans emprats a unes necessitats mesurades, tangibles i concretes.

**El nostre objectiu ara són les actuacions infraestructurals que podem qualificar de «menors», on es detecten greuges evitables i, sovint, una desproporció entre les mesures adoptades i els objectius a resoldre**



>> Pas elevat de Sant Grau.

Sembla del tot oportú aprofitar aquest moment d'aturada provocada per les dificultats econòmiques que vivim per tal d'aprofundir en l'anàlisi d'aquests fets, i propiciar així l'adopció de nous criteris per afrontar les actuacions futures i/o pendents.



JUDIT PUJADÓ

Il·lustrarem aquest objectiu en diversos casos recents que han tingut lloc a les comarques gironines, no tant perquè sigui una especificitat d'aquest territori com per la constatació dels efectes que ens ha propiciat la proximitat. Tanmateix, som conscients que els criteris d'actuació coincideixen arreu i romanen instal·lats de forma general en els organismes tècnics dels quals depèn l'execució infraestructural.

Exposem com a exemple els casos de la variant de Llagostera i Cassà de la Selva pel que representen de dispendi de sòl i trencament en lloc central de la continuïtat del sistema agrari parcel·lat, així com el sector de la carretera C-35 proper a Llagostera, on trobem un pas superior mastodòntic amb dues rotondes per a la carretera a Sant Llorenç i Sant Grau que suporta un trànsit mínim, situat a poca distància del pas elevat de la carretera de Tossa de Mar; la carretera C-31 del Baix Empordà a Figueres, exponent destacat de la desmesura infraestructural a la plana empordanesa, i dos casos més sobre els quals caldrà matisar d'acord amb la consideració de circumstàncies específiques en

### >> *Desviament a la carretera C-31.*

cada cas: es tracta del desplegament de l'Eix Pirinenc com a autovia en el tram Besalú-Olot i de la construcció de la carretera de Maçanet de Cabrenys per Tapis i Costoja a la frontera francesa.

En cap dels exemples que esmentem no parlem de despesa econòmica, si bé ho hauríem de fer, atesa la notable incontinença amb què aquesta es va produir. Simplement ens referim a la manca de racionalitat o coherència en l'ocupació del sòl agrari, en el disseny dels traçats i en la creació d'enllaços que substitueixen cruïlles secundàries o menors, mitjançant artefactes exageradament tecnificats que incorporen topografies artificials que segmenten

### **La carretera C-31 del Baix Empordà a Figueres és un exponent destacat de la desmesura infraestructural a la plana empordanesa**

físicament i visualment uns territoris identificats per les formes amables de l'alternança pla-relleu, amb ondulacions que no impedeixen mai la percepció llunyana del teló de fons de les muntanyes que l'emmarquen.

### **Les variants de Llagostera i de Cassà de la Selva**

La consolidació de les variants exteriors dels nuclis de Llagostera i Cassà de la Selva constitueix una de les millores més necessàries per a la regularització del trànsit en l'eix Girona - Sant Feliu de Guíxols i per a la recuperació de la qualitat de vida de les poblacions esmentades, que llargament havien reivindicat el trasllat de la carretera. En aquest sentit, la seva execució, a més d'esperada, va esdevenir imprescindible. Tanmateix, la construcció en el tram de Llagostera i en el sector sud del tram de Cassà de la Selva esdevé un clar exemple de l'errònia actuació massa freqüent sobre el territori, que es basa en la concepció de l'espai agrari o rural com si fos un immens buit capaç de sostenir qualsevol tipus de via, tall o incidència.



Diem això en el sentit que entenem que el pas de carreteres per l'exterior de ciutats s'ha de fer en les proximitats de la perifèria urbana, com ho fa el tram Nord de la de Cassà de la Selva, amb un traçat proper al teixit industrial de la zona. Es tracta de deixar els mínims espais intermedis en aquestes àrees de les quals mai no queda clara la seva vocació urbana o rural, i d'evitar al màxim malmetre continuïtats en el teixit agrari, com succeeix en el cas de Llagostera pel tall que es produeix en posició central de la plana drenada per la riera de Verneda. Tanmateix, som conscients de les dificultats que ofereixen les perifèries de les ciutats, on l'espai ni urbà ni rural d'estructura feble que les caracteritza ha estat tradicional receptor d'activitats de totes menes, per la qual cosa les afectacions per un traçat viari resulten complexes. És imprescindible una anàlisi acurada del lloc a la recerca dels espais d'opunitat que permetin un traçat més raonable de la via.

Cal observar a la imatge el nou traçat de la variant, que s'aparta del recorregut original en una posició molt allunyada del nucli de Llagostera, fet que provoca un tall sobtat del continu parcel·lat i un espai intermedi excessiu en relació amb la perifèria urbana.

El pas a doble nivell de la carretera GIV 6281 que porta a Sant Llorenç i a Sant Grau, per sobre de la carretera C-35 de Vidreres a Sant Feliu de Guíxols en les proximitats de Llagostera, esdevé un exemple repetit infinites

**>> Entrada a un giratori de la carretera C-31.**

vegades de la implantació d'artefactes faraònics en el territori per a la resolució de creuaments de mínim trànsit. Es tracta en aquest cas de la construcció del pont elevat amb una rotonda a cada banda de la C-35 per resoldre enllaços dubtosos i per a un trànsit gairebé inexistent.

Certament, els creuaments lliures o accessos i sortides des de l'espai rural en carreteres de notable densitat de vehicles, com és el cas de la C-35 en aquell tram, representen un important greuge per a la seguretat viària. Calen, doncs, passos a diferent nivell per evitar-ho, però els mínims possibles per tal de reduir els talls visuals damunt el pla i estalviar la implantació d'artificis damunt del territori que comporten un notable dispendi de sòl i una forta alteració de l'espai agrari. En el cas que exposem existeix, a poc més d'un quilòmetre, el pas a doble nivell imprescindible de la carretera de Llagostera a Tossa de Mar, que molt bé hauria pogut resoldre el pas a Sant Llorenç i Sant Grau de forma simultània, aprofitant traçats de connexió ja consolidats.

**La construcció en el tram de Llagostera esdevé un clar exemple de l'errònia actuació massa freqüent sobre el territori**

### **La C-31, entre el Baix Empordà i Figueres**

Un altre dels exemples esmentats és el recorregut per la carretera C-31 que, travessant la plana empordanesa, comunica la població de Figueres amb el Baix Empordà. La seva observació provoca perplexitat per la magnitud d'execució d'obra i esdevé un exemple idoni de la dispersió de criteris que hem exposat: fa evident la forma inadequada amb què s'afronta la necessitat d'actualitzar o renovar les nostres xarxes de mobilitat.

Estem parlant d'una actuació integral en un recorregut intercomarcal de gairebé 30 km en el qual considerarem alguns punts o creuaments concrets per la seva exagerada incidència. Són els passos i cruïlles de les poblacions d'Ultramort, Albons, Viladamat, Ventalló-Armentera, Sant Miquel de Fluvià-Castelló d'Empúries o Vilamacolum-Vilacolum entre altres, on, de forma agregada a la mateixa resolució mastodòntica de les cruïlles, s'afegeixen successius enllaços amb rasants elevada per murs i talussos, situats a curta distància uns dels altres.

En aquesta línia detectem també la disposició de rectificacions de la via que alternen una banda i l'altra respecte de l'original, i incorporen recorreguts que

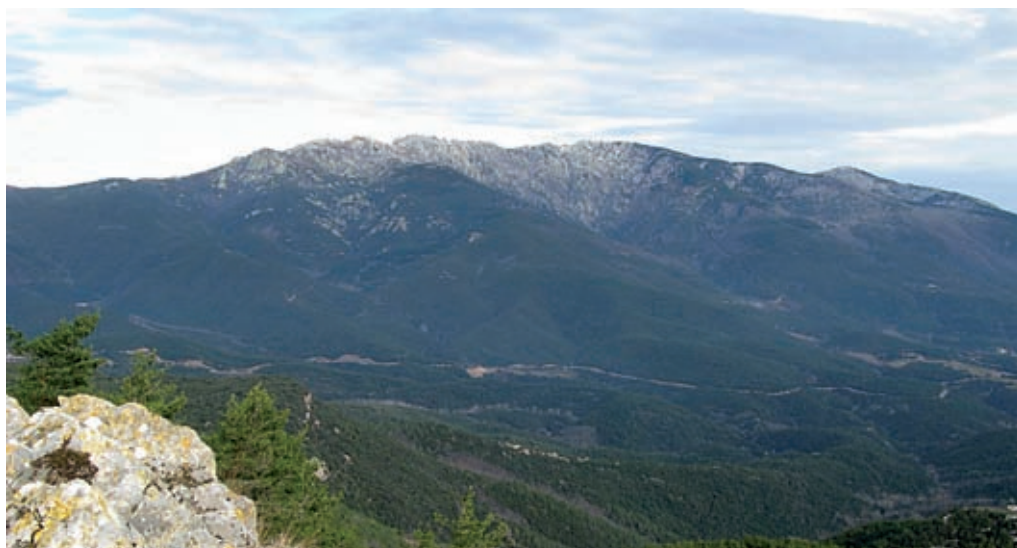




tensen el traçat amb trams sinuosos de gran radi que responen clarament al criteri finalista exclusiu de connectar — més que relligar— el territori, com pertoca en un cas com l'empordanès, caracteritzat per l'homogeneïtat en la dispersió de nuclis i assentaments. El resultat són vies totalment desvinculades del lloc i que trenquen pautes preexistents des de la gran dimensió. L'enllaç amb els nuclis es produeix necessàriament per derivacions unitàries mitjançant sistemes d'encreuament molt geometritzats amb fort dispendi de sòl, com ja hem dit.

Afirmem amb rotunditat que ni els criteris de seguretat ni la densitat del trànsit previst ni les necessitats estacionals de millora de l'accessibilitat que provoca la Costa Brava no justifiquen la irracionalitat amb què s'està artificialitzant aquest territori, especialment quan s'adopten solucions clarament desproporcionades en relació amb l'escassa magnitud dels problemes puntuals que s'intenten resoldre.

Certament no podem negar la conveniència de realitzar adaptacions i actualitzacions puntuals en el sistema viari de la C-31, i a la vegada és inajornable la recuperació de les condicions de vida d'algunes poblacions resignades de fa



>> *Les Salines, vistes des de la carretera de Massanet de Cabrenys a Tapis.*

anys a cedir el protagonisme del pols local a la pressió d'una carretera que les sotmet a l'imperi de la seva pròpia llei, però, tanmateix, la força identitària, ambiental i paisatgística d'un territori rural, alhora feble en les estructures que el fan tangible, obliga a ser extremament sensibles en la valoració dels efectes que inevitablement s'ocasionen per alteracions en els sistemes presents.

Des d'una visió històrica hem d'admetre també que la carretera que ara s'ha renovat, executada en l'entorn de la dècada 1860-1870 dins l'extens programa d'infraestructures establert en el regnat d'Isabel II, va significar en el seu dia una alteració notable dels ordres rurals, atesa la forta empremta rigorosament rectilínia imposada sobre les estructures orgàniques d'un sòl agrari sotmès a la pauta de la lleu ondulació i al ritme de les divisions parcel·lars. Tanmateix, un grau de tecnificació molt inferior i el transcurs del temps van afa-

vorir la seva incorporació natural, i sobretot van propiciar un diàleg planer i proper amb el territori.

En aquest sentit enyorem la imatge més amable —ara ja desapareguda— del territori travessat pels traçats rectilinis de les carreteres, vorejades a banda i banda per rengleres d'arbres que n'accentuaven el valor d'eix potent i de referent territorial, alhora matisat pel verd i pel confort induït al viatger per la coberta filtradora de la llum i del sol.

Reclamem ara actuacions menys lesives per al territori en el sentit de resoldre les millores amb actuacions puntuals, que permetin un aprofitament més extensiu dels traçats originals amb rectificacions o ampliacions puntuals. Al nostre entendre cal evitar, en casos com aquest, l'execució de nous traçats que acaben duplicant la via, i restringir la nova execució als mínims llocs imprescindibles del pas de nuclis de població sempre des del criteri de perifèries que hem esmentat.

En les imatges que acompanyen aquest article exemplifiquem les reflexions exposades amb relació a duplicats excessives i a la implantació d'artefactes desproporcionats i innecessaris en el territori.

**Antoni Aguilar** és professor de l'Escola d'Arquitectura de Barcelona en el Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori.



>> *Antic passeig del Pont a Verges.*

**Enyorem la imatge més amable —ara ja desapareguda— del territori travessat pels traçats rectilinis de les carreteres, vorejades a banda i banda per rengleres d'arbres que n'accentuaven el valor d'eix potent i de referent territorial**